SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 3107 DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

SETIEMBRE DE 1994

P L U N A

Llamado a licitación para su transformación en sociedad de capital mixto

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 7 DE SETIEMBRE DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembro	: Señor Senador Néstor Moreira Graña
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Invitados Especiales	: Señores Representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA integrada por los señores Omar Díaz Deschamps, Dalmacio Suárez y Adolfo Prego y la señora Elina Rodríguez

(Entran a Sala los representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a una delegación de la Organización de Trabajadores Aeronáuticos del Uruguay, Organización de Funcionarios de PLUNA, que, vía fax, solicitó ser atendida.

Como saben, recién tuvimos la visita de los integrantes del Directorio. Seguramente, en el día de mañana, esté a su disposición la versión taquigráfica de lo expresado acerca del trámite que va llevando la transformación de PLUNA en una empresa de economía mixta.

Quisiéramos conocer el punto de vista de la Organización de Funcionarios de PLUNA, que en su última comparecencia nos presentó un plan de desarrollo alternativo de la Compañía. A eso deseamos agregar otro elemento que en los últimos días estuvo a consideración de la opinión pública y sobre el cual el Directorio ya se expedió. Me refiero a la resolución de la Federal Aviation Administration de Estados Unidos sobre la falta de garantías que presuntamente podría tener PLUNA en sus servicios.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Queremos agradecer a los miembros de esta Comisión por recibirnos.

Por otra parte, deseamos comenzar a ordenar los temas en función de los criterios que teníamos planteados. El señor Presidente de la Comisión mencionó la etapa de transformación en que se encuentra la empresa PLUNA estatal en una eventual PLUNA Sociedad Anónima.

En este último período, hemos recibido una serie de comunicaciones por las que el proceso de transformación o adjudicación

al Pluriconsorcio de Aeronavegación y VARIG, aparentemente, estaba completo y resuelto. Lo que ha aparecido sistemáticamente hasta el momento, a nuestro juicio ha sido una serie de modificaciones de los plazos previstos originalmente.

Es de público conocimiento que en la última asamblea solicitamos que al vencimiento de los plazos primarios para la constitución de garantías se revocara la adjudicación. En ese sentido, el lunes de esta semana tuvimos una entrevista con el Directorio de PLUNA a solicitud nuestra. En la misma pedíamos que, en aras de un proceso que estaría signado por la máxima transparencia, se informara exactamente cuál era la situación de PLUNA al día de hoy, así como lo que tiene que ver con el Pluriconsorcio de Aeronavegación y VARIG con respecto al tema de las garantías.

Los miembros del Directorio de PLUNA manifestaron que, según una interpretación jurídica --teniendo en cuenta que había dos posibles--, correspondía intimar y otorgar un plazo mayor. La posición que nosotros sostenemos es diferente; creo que está vinculada a la otra biblioteca. Pensamos que si se consideraba que había que intimar y que la mora no operaba de pleno derecho, ello no significaba que era necesario dar un plazo adicional de 10 días. Podría haberse intimado y establecido un plazo perentorio, lo que también operaba a los efectos jurídicos.

De todas maneras, la actitud de este sindicato ha seguido siendo responsable. Se nos planteó que, en definitiva, por unos días más no se comprometía este proceso, lo que no compartimos esto. También se nos manifestó que el último día de plazo --el 31-- el Pluriconsorcio de Aeronavegación y VARIG habría solicitado la constitución de la garantía, un seguro de caución, ante el Banco de Seguros. De acuerdo

con lo informado por el [illegible] Banco tendría plazo hasta el día [illegible] para expedirse. Posteriormente algún compañero de la Dirección del sindicato podrá corroborar o rectificar estos datos.

Nos preocupan una serie de elementos. Si bien es potestad del Banco de Seguros establecer si el Pluriconsorcio de Aeronavegación y VARIG presenta las garantías reales suficientes a los efectos de garantizar los U$S 4:500.000 que debía hacer efectivos de alguna de las formas previstas en la licitación, consideramos que el tema debe quedar claro y que tenemos que saber si existen las garantías suficientes.

En segundo lugar, tenemos entendido que quienes solicitan la garantía son la empresa VARIG y el grupo argentino TEVICOM. Según los datos que hemos manejado ante el Directorio de PLUNA y la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, originalmente se presentó una integración, en la que figuraba BUQUEBUS. Lamentablemente, se siguen manejando determinadas cuestiones a nivel de trascendidos; por eso consideramos fundamental que se aclare si la conformación del Pluriconsorcio de Aeronavegación sigue siendo la misma que se planteó originalmente. De acuerdo con ciertas informaciones que obran en nuestro poder, el Grupo López Mena, es decir "Los Cipreses" --conocido como BUQUEBUS-- pretende retirarse de este proceso de licitación. Por otro lado, existe una serie de interpretaciones acerca de la posibilidad de venta de parte del capital accionario. En ese sentido, entendemos que este tema está reglamentado y debe existir un porcentaje de capitales estrictamente nacionales. Por esta razón, nos preocupa que se eludan determinados controles como, por ejemplo, el que establece el llamado a licitación y que se presente un estado de situación patrimonial de cada uno de los integrantes. Si existe alguna modificación, entendemos que sería justo que se hiciera pública. Este es un tema menor. Por ello creemos que no puede seguirse eternamente planteando que se va a optar por esta alternativa porque, de lo contrario, se tendría que cerrar la compañía o, en todo caso, los contribuyentes tendrían que seguir subsidiando a un sector que es utilizado por un porcentaje ínfimo de la población.

Pensamos que se están manejando argumentos muy dudosos y, en algún caso, inexactos, por no lo califacarlos de falaces. Evidentemente, existen responsabilidades concretas en lo que tiene que ver con la gestión.

Cuando presentamos un plan alternativo, es probable que los señores legisladores se hayan preguntado por qué es tan general. El objetivo de hacerlo así era abrir un ámbito de discusión con todas las áreas involucradas.

Actualmente se dice que en el Uruguay el turismo sería una fuente importante de ingresos. En ese sentido, pensamos que PLUNA también está destinada a jugar un papel importante. Por lo tanto, si existen voluntades políticas reales para implementar una propuesta alternativa, asumiremos la responsabilidad de detallar área por área, analizando una estrategia de rutas a explotar, posibles convenios de "pool" y otros que impliquen que PLUNA no tenga que invertir en forma directa, sino recibir tecnología a cambio de servicios. Esta situación no es sencilla, pero puede resolverse. En definitiva, se deberá adoptar una política de control de gastos e incrementar los ingresos. No entendemos por qué la empresa tiene bajos niveles de ocupación, a pesar de que está efectuando más vuelos que nunca. Evidentemente, hay algo que se llama rendimiento tarifario, que debería existir.

El rendimiento de las empresas de aviación se mide por parámetros muy concretos como, por ejemplo, la rentabilidad operativa; el resto es desviación. Si esa desviación existe en PLUNA, los trabajadores estamos dispuestos a corregirla donde sea necesario.

En cuanto al tema de la habilitación para el ingreso a Estados Unidos, le mencionamos al señor Presidente de PLUNA que lamentábamos que la prensa se dirigiera a nosotros porque no había podido contactarse con el Directorio. Sólo podemos responder como trabajadores y en ese aspecto decimos que desde el punto de vista técnico, en lo que tiene que ver con el mantenimiento de las aeronaves, éstas se

encuentran en perfecto estado como para operar aquí, en Estados Unidos o donde sea.

Sin embargo, hay que diferenciar dos temas. Uno se refiere a la infraestructura aeronáutica y a los elementos de seguridad aeroportuaria, sobre el cual entendemos que deberían opinar las autoridades competentes. El otro tiene que ver con la seguridad de las aeronaves.

Resulta llamativo que precisamente cuando se está procesando esta transformación de la empresa, se publique en la prensa que PLUNA no está en condiciones de operar en Estados Unidos, siendo que ya están concedidos los permisos para hacerlo. En conversaciones que mantuvimos con integrantes del Directorio sugeríamos que es importante que se establezcan las aclaraciones pertinentes a nivel oficial. Por nuestra parte, a través de contactos con organizaciones internacionales de las que somos integrantes, solicitamos que se nos explicite el alcance de esta resolución. Asimismo, comentamos con los medios periodísticos que sobre otros temas debían dirigirse a la Dirección Nacional de Aviación Civil para pedir los informes correspondientes.

SEÑOR SUAREZ.- Deseo hacer algunas aclaraciones sobre el tema de la seguridad. Existe en poder de PLUNA un documento elaborado por un ingeniero de la fábrica de aviones Boeing, quien efectuó una inspección a las aeronaves de la empresa hace menos de dos años, en el que se determina la excepcional calidad de mantenimiento y de trabajo de los técnicos de PLUNA, lo que deja en evidencia la seguridad de sus aviones. Cabe destacar que las empresas más importantes de transporte aéreo tienen un cuidado muy especial al habilitar a técnicos de otros países a atender sus aviones cuando no se encuentran en su lugar de origen y deben ser reparados. También existe un documento de la compañía holandesa KLM por el cual se habilita a los técnicos de PLUNA a reparar sus aviones en la terminal del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Por tales motivos, es obvio que la información que habla de la inseguridad que tiene PLUNA no es correcta.

Además, existe un informe contundente elaborado por un ingeniero de la fábrica "Boeing" que habilita la aeronavegabilidad de todos los aviones de PLUNA y certifica la buena calidad de los técnicos, en cuanto al tema de la seguridad.

SEÑOR DIAZ.- Con respecto a este tema de la seguridad, entendemos que hay una gran confusión. Es posible que ella provenga de la diferencia de traducción del inglés al español de los términos "safety" y "security". Cuando el Gobierno de los Estados Unidos habla de seguridad, a nuestro juicio --y esto es lo que no se entiende--, no se refiere a la seguridad operacional, sino a la aeroportuaria, que es un aspecto completamente distinto. La F.A.A., que es la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos, acostumbra realizar, en forma secreta y no anunciada, inspecciones en los aeropuertos internacionales, fundamentalmente en aquellos en los que operan aerolíneas de bandera que también lo hacen en ese país, lo que no sería el caso de PLUNA.

La prensa dio a conocer una inspección que se realizó hace dos años en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, en donde se constataron una serie de irregularidades, no con respecto a la seguridad de las operaciones aéreas, sino aeroportuarias.

Inclusive, la única empresa que opera en el Uruguay de origen estadounidense --United Airlines--, realiza el control de equipajes, lo que no sucede con las demás compañías. ¿Qué significa esto? Que el pasajero, al presentarse al mostrador, en el momento de mostrar el billete o previamente a ello, debe pasar el equipaje que va en bodega --no el de mano-- por un equipo de Rayos X, el cual es controlado por personal --creemos que uruguayo-- adiestrado en el manejo de esos equipos, para detectar la existencia de armas, artefactos, etcétera. Con el equipaje de mano no hay problema porque actualmente --luego de mucho tiempo-- el pasajero, después de realizar los trámites de

migración, pasa por un arco en donde, si por ejemplo tiene un llavero, automáticamente suena una campana, se le da un platillo para que deje sus pertenencias metálicas, y el resto del equipaje pasa por una cinta transportadora y es controlado por Rayos X.

En consecuencia, no se trata de la seguridad de los aviones --y vamos a tener que emitir un comunicado aclarando esto, para alertar a la opinión pública y al pasajero-- ni del cumplimiento estricto de las normas de la OACI, sino que se trata de la seguridad aeroportuaria. Parecería que aquí se realizó una inspección y se comprobó que los accesos a la pista o a la rampa no era exclusivo para personal autorizado.

En los Estados Unidos se presta tanta atención a este aspecto que, por ejemplo, en los aeropuertos que conozco --los de Miami, Atlanta y New York--, hay tarjetas de identificación personal; no son como las que utilizamos en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, sino que para entrar a zonas restringidas se pasa una tarjeta por una ranura, y de esa manera queda perfectamente identificada la persona que ingresó, a que hora lo hizo y si está debidamente autorizada. Lamentablemente, en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, quizás porque nunca hubo ningún problema, no se realiza este sistema identificatorio.

En definitiva --y vuelvo a reiterar el concepto--, no se está hablando de la seguridad aeronáutica, de las operaciones aéreas o de los pasajeros --estas normas son cumplidas por PLUNA--, sino que se está haciendo referencia a todo el mecanismo que fundamentalmente exige el organismo que controla la droga en las aeronaves que operan en los aeropuertos de los Estados Unidos. Como PLUNA no opera en ese país, no tiene esa regulación. Sin embargo, hace cuatro años PLUNA nombró,

cuando se estudió la posibilidad de realizar vuelos a Miami, una Comisión de seguridad, la que tengo el gusto de integrar. Lamentablemente, esa Comisión no ha tenido continuidad, a pesar de que los requerimientos en cuanto a drogas son muy importantes. Tan es así que las multas, en caso de comprobarse la existencia de estupefacientes en los aeropuertos de los Estados Unidos, alcanzan sumas realmente considerables. Eso, por un lado.

Por otra parte, nos encontramos fundamentalmente con los procedimientos recomendados y que se aplican en todo el mundo, para tratar de evitar que el pasajero, a través de su equipaje de mano o el que va en la bodega, pueda introducir, consciente o inconscientemente, artefactos que pudieran explotar en el aire.

Para terminar, deseo manifestar que sería importantísimo que el Estado uruguayo y, fundamentalmente, los trabajadores --lo vamos a hacer-- efectuemos una declaración a los efectos de informar al público de que no se trata de la seguridad operacional, sino en cuanto a los atentados y a la introducción de drogas en los Estados Unidos.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Consideramos que este es un tema de interés, que sin duda importa, pero insistimos en el aspecto primario.

Quiero recalcar que el sindicato emitió una opinión al Directorio con respecto a este tema, en el que todos estamos absolutamente comprometidos. Además, pensamos que se debería aclarar cuál es la situación de PLUNA, teniendo en cuenta que operan otras compañías cargueras nacionales. Por lo tanto, reitero, hay que aclarar este problema a los efectos de que no se produzcan "corridas" o elementos de temor en los usuarios del servicio.

En este momento, tenemos una preocupación fundamental. Estamos en

conocimiento de la nota por la cual se solicita por parte del pluriconsorcio al Banco de Seguros del Estado --tengo una copia de ella en mi poder-- los elementos por los cuales se estaría planteando la eventualidad de la constitución de garantías. Si bien el Banco de Seguros del Estado tomará el tiempo que estime conveniente a los efectos de verificar si las contragarantías o contracautelas que se presenten son las que efectivamente avalarán la operación, pensamos que el proceso está resultando muy poco claro. Nos preguntamos cuánto tiempo más va a llevar esta "operación fantástica", que resolvería todo el problema.

¿Cómo es posible que aquellos que venían a solucionar una situación de mala gestión, de problemas de déficit --por lo menos así ha sido planteado por parte de representantes oficiales-- no hayan logrado elementos de acuerdo, que se supone deben ser previos? Insisto en que deben ser previos, porque cuando se presenta una licitación junto con otras empresas asociadas, se deben tener muy claros cuáles son los términos. Aparentemente, éstos estaban claramente establecidos. Entonces, ¿qué es lo que sucede hoy cuando se habla de que todos son rumores, de que el grupo tal se queda y el otro se va, o de que aparece otro nuevo interlocutor?

Por otra parte, no puede decirse que la actitud del sindicato no haya sido responsable. En este sentido, podemos recordar que se realizó una asamblea por parte de los trabajadores, con una fundamentación que creemos estaba amparada en los propios pliegos de licitación. Tanto es así que en el propio Directorio, independientemente de que sustente una posición democráticamente tomada por mayoría, hay un voto en contra en cuanto a la prórroga de plazo, elemento que está hablando de que lo que

lantean los trabajadores no es tan dudoso. Por lo tanto, existen dos bibliotecas. ¿Hasta cuándo vamos a seguir prorrogando los plazos? ¿Hasta cuándo se va a seguir planteando esto en un contexto de tan poca claridad?

¿Quiénes integran hoy el pluriconsorcio de aeronavegación y quiénes lo harán mañana? ¿Podrá ocurrir que, tal vez, hoy formalmente [illegible] todos y mañana se venda parte del capital [illegible] a otros? ¿Aparecerá, eventualmente, algún testaferro local? En definitiva, ¿ésta habrá sido la p[illegible]esta del Poder Ejecutivo?

Creemos que, independientemente de diferencias de ubicación en torno a lo que ha sido el papel del Estado y de los entes estatales, la apuesta del Poder Ejecutivo no puede haber sido ésta. Por lo menos, representantes oficiales así lo han manifestado en un sinnúmero de oportunidades. Entonces, creemos que hay varios interlocutores que tienen que plantear el tema, entre ellos el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, porque de hecho el ente estatal PLUNA opera en su órbita y está vinculado a su área de trabajo, por lo que debería estar al tanto de una serie de elementos. PLUNA todavía no ha terminado su proceso de adjudicación, ya que, en todo caso, luego que se expida el Banco de Seguros del Estado con respecto a las garantías, deberá hacerlo el Tribunal de Cuentas, para lo cual, según entendemos, tiene un plazo de hasta 25 días.

Me pregunto qué se está haciendo cuando se plantean estos temas y, simultáneamente, aparecen en la prensa versiones relativas a la supresión de determinadas líneas. ¿Qué clima se pretende crear? Queremos decir claramente que consideramos que PLUNA tiene alternativas posibles. No hacemos cultura de oposición; detrás de cada uno de los planteos que formulamos proponemos soluciones concretas para hoy y para mañana, que podrán ser discutibles, opinables y polémicas, pero

constituyen una base de discusión.

No decimos que al 1º de setiembre la situación puede ser catastrófica; a esa fecha puede ser grave, pero ese momento ya pasó. Hemos venido asistiendo a muchos "primeros de setiembre" desde 1985 hasta ahora. ¿Cuál es el límite? ¿La única alternativa es concretar la adjudicación? Aunque no participemos de la concepción de esta adjudicación, ¿no habrá que hacerlo bien? Suponemos que, independientemente de las distintas posiciones --la nuestra ha sido fundamentadamente en contra de este proceso--, debería actuarse, por lo menos, con claridad. El ciudadano y el contribuyente --a quien tanto se manifiesta querer defender-- debería ser realmente protegido.

En todo caso, no queremos que se repita el fenómeno de Aerolíneas Argentinas, empresa a la que el Estado tuvo que asistir capitalizando. Cuando todo comienza mal, cuando hay tantos interlocutores, tantos rumores, tantas corridas y tan poca certeza, y cuando los interlocutores no aparecen, da la sensación de que "esto viene mal parido". Lamentamos la dureza de determinadas expresiones, pero estamos saturados de cuestiones que plantean que para adelante están las casas. ¿Las casas de quién?

Recordemos que estamos muy cerca de un proceso electoral y la ciudadanía y los trabajadores miran atentamente todos estos hechos. Creemos que es de ética, de respeto y de responsabilidad --y esta Comisión ha actuado siempre en términos de responsabilidad, buscando alternativas para este tema-- que esta situación se dilucide rápidamente. De lo contrario, ¿tendremos que seguir dando plazos hasta que todo esté resuelto o hasta que salgan a conseguir las garantías de

"abajo de la tierra"? Esto no es serio. Aquí no existe ni existió una situación de conflictividad por parte de los trabajadores que justificara la retracción del eventual inversor. El inversor jugó tranquilo, porque deliberadamente dejamos que lo hiciera y no obstaculizamos el proceso. Usamos todas las alternativas que se nos ofrecieron para efectuar nuestro planteo. Los hechos están a la vista: esto no está claro, no es transparente; aquí hay demasiadas sombras y demasiadas dudas. Se debería tener cuidado en no transformar al Estado en esa entelequia, en esa tierra de nadie, que luego termina sustiendo y subvencionando los malos negocios que el propio Estado hace. Creemos que corresponde alguna acción más contundente, y no queremos apelar a determinadas cuestiones porque entendemos que hay algunos estilos que no se compadecen con la realidad.

En definitiva, sabiendo que, en todo caso, las posibilidades del Parlamento son limitadas, nosotros preguntamos a los señores legisladores: ¿qué hacemos con esto?

SEÑOR SUAREZ.- Simplemente, deseo agregar algunos elementos con respecto al tema relativo al carácter dudoso de este "proceso" --entre comillas-- llamado licitación. Nos llama la atención que quienes, aparentemente, van a tener a su cargo la gerencia general y el manejo del personal de la empresa, no hayan podido administrar con idoneidad en su país de origen. Concretamente, nos referimos a Varig, que hoy tiene un déficit de U$S 3.200:000.000, ha reducido su personal en más de 8.000 trabajadores --y continúa haciéndolo-- y ha tenido que devolver aviones. Hoy nos encontramos con que hay tres Directores nuevos en Varig de Brasil: uno representa a la fábrica de aviones

Douglas, con la que Varig tiene algunas deudas; el segundo pertenece a la empresa norteamericana General Electric, a la que también le adeuda dinero, y el tercero representa al Eximbank, con sede en los Estados Unidos, al que también la empresa le debe sumas millonarias.

Queremos decir que si Varig es, en realidad, una operadora con idoneidad y experiencia --como estipula el pliego que debería ser y tal como fue presentada por el pluriconsorcio en esta licitación--, nos preguntamos dónde quedaron las arcas saneadas de la empresa, cuando la realidad marca hoy una situación totalmente diferente. Sin ninguna duda vamos a tener --aunque a menor escala-- otra Varig, llamada PLUNA Sociedad Anónima, en el Uruguay, de acuerdo con la política que ha demostrado llevar adelante el personal jerárquico de la empresa. Han cumplido una mala administración en su empresa y no creemos que vengan a PLUNA a hacer una buena gestión, porque han demostrado en la práctica lo contrario.

SEÑORA RODRIGUEZ.- Vamos a dejar una copia --que es el único ejemplar de que disponemos-- de lo solicitado al Banco de Seguros como elemento de cumplimiento de lo previsto en los artículos 342 y 433 del pliego de bases y condiciones. De alguna manera, en función de lo que hemos planteado y de las informaciones que suponemos habrá suministrado el Directorio, los señores legisladores podrán componerse una visión más o menos objetiva de la situación.

Simplemente, queremos reiterar que, con independencia de que se comparta o no este proceso de transformación que ha llevado adelante el Poder Ejecutivo, los trabajadores estamos reclamando que se haga en forma clara y transparente y que no se transforme en un negocio ruinoso

para el Estado. En definitiva, no se trata de hablar de la fuente de trabajo de mil personas, sino también de salvaguardar una serie de cuestiones. Tan claro es que este tema está vinculado a otra serie de elementos que hoy, cuando llega a la opinión pública el punto relativo a la seguridad, la asociación inmediata que se hace es con PLUNA, que está identificada con el concepto de empresa bandera o empresa estatal. Sin embargo, tal vez, alguna referencia que se ha hecho no corresponde, precisamente, a PLUNA.

Señalamos esto como si se tratara de una anotación al pie de página o una fe de erratas, a fin de que se sepa que se trata de un tema extremadamente delicado, que da la impresión de no estar todavía lo suficientemente claro como para abordarlo en forma decidida y proponer alternativas por parte de quienes hoy tienen la responsabilidad de conducir al país. En todo caso, pensamos que hoy no se debe transformar de mala manera lo que, tal vez y aun desde una óptica distinta, se puede mejorar mañana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero manifestar que sobre los temas abordados por los representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA se conversó previamente con los miembros del Directorio de ese Ente estatal. En ese sentido, creo que la lectura de la versión taquigráfica de esta sesión permitirá ilustrar a ambas partes.

En lo que me es personal, considero que no me corresponde hacer aclaraciones o consideraciones sobre los diversos puntos tratados, entre otros aspectos porque en este momento no me acompañan otros señores senadores y, además, debido a que en la versión taquigráfica quedará debida constancia de todo cuanto se ha expresado.

Con respecto a la falta de garantías en PLUNA, debo aclarar que plantee al señor senador Moreira Graña --que estuvo presente en esta Comisión-- la necesidad de tomar alguna iniciativa a efectos de desvincular a ese organismo de cualquier observación planteada, tema que volveremos a analizar, seguramente, en la tarde de hoy.

En nombre de la Comisión, agradezco las valiosas informaciones y comentarios que ha vertido la delegación de la Organización de Funcionarios de PLUNA.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 12 y 41 minutos)